

FS, IL NUOVO AD TEME L'EREDITÀ DI MORETTI

di Daniele Martini

La Commissione dubita seriamente che le misure di trasferimento di asset a favore di Trenitalia e Fs Logistica e le misure di compensazione per obblighi di servizio pubblico a favore di Trenitalia siano compatibili con il mercato interno". Non si nascondono dietro le parole i mastini dell'Europa che hanno il compito di scovare e poi eventualmente cancellare gli aiuti di Stato alle imprese. In una nota pubblicata a fine maggio sull'ufficialissimo *Journal of the European Union*, sostengono che due tra le più importanti operazioni dell'era di Mauro Moretti amministratore siano farlocche. La prima è la ricapitalizzazione di Trenitalia del valore di 1 miliardo e 44 milioni di euro effettuata tramite numerosi beni (aree nei centri delle città, immobili, scali merci, punti di manutenzione) generosamente ricevuti in dono dalla consorella Rfi, altra società del gruppo che si occupa della rete e delle infrastrutture. La seconda riguarda l'incasso di più di 1 miliardo di euro in un decennio sempre da parte di Trenitalia per l'effettuazione del servizio universale nel settore cargo (le merci). Servizio che secondo l'Ue non sarebbe stato effettuato nei termini in cui è stato dichiarato dalle Ferrovie. Detto in altro modo: i commissari hanno raccolto elementi tali che li portano a concludere che i quattrini lo Stato italiano li ha trasferiti nelle casse di Tre-

nitalia per prestazioni che sarebbero state in buona misura fornite solo sulla carta. Quindi nell'un caso e nell'altro di aiuti di Stato si tratterebbe.

SONO BELLE grane, tra le più rognose che Moretti lascia in eredità al successore, il pugliese Michele Elia, l'ex capo proprio di Rfi, una delle società ferroviarie prese di mira dall'Europa. Altra pesante eredità morettiana è la privatizzazione di Grandi Stazioni, azienda posseduta per il 60 per cento dalle Ferrovie italiane e per il 40 dai francesi di SnCF più un manipolo di privati, da Caltagirone a Pirelli a Benetton. Nel nuovo consiglio delle Ferrovie ora c'è anche Simonetta Giordani, fino a non molto tempo fa lobbista dei Benetton, che dovrà trattare la faccenda dal punto di vista dell'interesse pubblico dopo averla considerata a lungo con l'occhio dei privati.

Nei mesi precedenti il passaggio a Finmeccanica, Moretti in più di un'occasione aveva dato per fatta la cessione del ramo commerciale, quello che stuzzica gli appetiti perché con i negozi delle stazioni, Roma e Milano in testa, ci si fanno i quattrini. Arrivando perfino ad anticipare il *quantum* dell'affare, una fortuna, stimata all'inizio 400 milioni di euro, poi via via elevata a 600 e infine a 800. Dal fondo francese Ardian a quello americano Blackstone, i pretendenti all'affare ci sarebbero. Il punto, però, è che si è impantanato tutto: il nuovo amministratore delegato di Grandi Stazioni, Gaeta-

no Casertano, manager docente di finanza immobiliare nominato in sordina ai primi di febbraio che avrebbe dovuto dare l'impulso decisivo per la privatizzazione, si è dimesso quasi subito: a maggio aveva già dato l'addio all'azienda. Per motivi di salute, secondo la versione ufficiale. Per la salute, ma anche per essersi preso paura dopo aver messo il naso nel coacervo di contenziosi, ricorsi e grane legali pendenti, secondo le indiscrezioni.

TRA QUESTI c'è anche la censura dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici che considera l'affidamento di Tiburtina a Grandi Stazioni da parte di Rfi "in contrasto con i principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità". Di fatto, Grandi Stazioni è di nuovo senza timoniere. Di nuovo perché prima della nomina di Casertano, l'azienda era rimasta per mesi senza una guida essendo stato sostanzialmente messo ai margini l'amministratore precedente, Fabio Battaglia.

Ma se per il neo amministratore Elia la vicenda di Grandi Stazioni è una brutta eredità perché si tratta di soldi a portata di mano, ma che sfumano, le conseguenze del contenzioso con l'Europa potrebbero essere ben più gravi. Nella parte finale della nota ufficiale riservata alla "Decisione", la Ue ricorda che "ogni aiuto illegale può formare oggetto di recupero presso il beneficiario". Cioè le Fs potrebbero trovarsi di fronte allo spiacevole

imprevisto di dover restituire i vantaggi ricevuti dovendo tirar fuori la bellezza di 2 miliardi di euro. Se così fosse il cammino di Elia al vertice Fs comincerebbe in salita che più in salita non si può. Le Ferrovie e l'Italia hanno ancora la possibilità di esporre le loro controdeduzioni, ma quelle fornite fino ad ora sono state respinte una ad una dalla Commissione Ue.

IL TRASFERIMENTO a titolo gratuito dei beni da Rfi a Trenitalia e Fs Logistica avvenne nell'arco di 3 anni, dal 2007 al 2010 con 4 operazioni distinte. La più sostanziosa risale al 7 settembre 2009, frutto di un decreto ad hoc varato dal governo di Silvio Berlusconi a favore delle Fs di Moretti. In quel giorno Rfi regalò a Trenitalia "11 impianti di manutenzione dei rotabili e 20 porzioni di aree adiacenti", per un valore contabile di 621 milioni euro. Ma, annotano con meticolosità i dirigenti Ue, "l'Italia non ha fornito informazioni sulla valutazione del prezzo di mercato". Tranciante il giudizio della Ue anche sui finanziamenti statali per il servizio Fs cargo. Da più di 10 anni ci sono in Italia oltre 20 società private che svolgono lo stesso lavoro: che bisogno c'era di finanziare le Fs?

GRANE AI VERTICI

Le operazioni contestate valgono 2 miliardi di euro che la compagnia ferroviaria potrebbe dover restituire. In aggiunta: nuovi conflitti di interesse su Grandi Stazioni

